

FELICE CROSTA

*(Dirigente Generale del Dipartimento dell'Agricoltura
dell'Assessorato Agricoltura e Foreste della Regione Siciliana)*

ANALISI DI ALCUNI SETTORI STRATEGICI: IL MERCATO AGRO-ALIMENTARE

1. L'agricoltura costituisce un settore portante dell'economia regionale; da essa ha origine il sistema agro-alimentare le cui attività produttive, industriali, commerciali e dei servizi si stima che partecipino con oltre il 22% alla formazione del PIL, con circa il 20% all'occupazione.

Pertanto, i problemi che riguardano il settore meritano una attenzione specifica in quanto, a volte, risultano tali da condizionare anche lo sviluppo generale dell'economia e dell'occupazione dell'Isola.

Credo a questo punto opportuno fornire alcuni dati essenziali sull'assetto dell'economia agricola regionale nel suo complesso.

La Sicilia ha una superficie territoriale di 2.570.663 ettari, distribuiti per il 62% in collina, per il 22,5% in montagna e per il 13,5% in pianura.

La SAU (Superficie Agricola Utilizzata) incide sulla superficie totale per circa il 60%, con circa 328.000 aziende agricole.

La forma di conduzione delle aziende avviene per la quasi totalità in forma diretta (96%) ed interessa una larghissima fetta della superficie agricola utilizzata (90%).

Le altre forme di conduzione avvengono con salariati e/o con partecipanti.

L'economia agricola si concentra in alcuni comparti portanti che trovano sede territoriale nella fascia costiera e nell'area di pia-

nura: ortofloricolo, agrumicolo, viticolo, olivicolo irriguo, zootecnico industriale.

La produzione di questi comparti si ottiene nel 21% della SAU (circa 220.000 ettari), assorbe il 67% delle giornate occupate e realizza il 74% della PLV.

All'interno di questi comparti portanti il peso prevalente è assunto da quelli irrigui, che rappresentano il 13% della SAU (circa 200.000 ettari), il 50% delle giornate occupate, il 57% della PLV.

Il resto dell'agricoltura si esercita sostanzialmente nelle aree interne ed è rappresentato dai comparti: seminativo (con le coltivazioni cerealicole e leguminose di granella), frutta secca (essenzialmente mandorlo e nocciolo), oliveto asciutto, zootecnia estensiva (con allevamenti bradi e semibradi).

Questi comparti realizzano nel 79% della SAU (circa 1.200.000 ettari) e con 33% dell'occupazione il 26% della PLV.

Il valore complessivo della produzione agro-alimentare nel 2000 è stata pari a 6.941 miliardi di lire, superiore del 3,9% rispetto a quello dell'anno precedente. Alla formazione del dato complessivo hanno contribuito in misura superiore le coltivazioni agricole (76,5%) e, in misura più contenuta, gli allevamenti zootecnici (16,6%) e il 6,9% è stato assorbito dai servizi annessi.

Con l'aumento nel valore della produzione si è registrato anche un aumento del valore aggiunto dei prezzi in lire del 4,8% superiore a quello dell'anno precedente.

Nonostante si tratti di segnali inequivocabilmente incoraggianti e inimmaginabili solo alcuni anni addietro, permane ancora una situazione di sottodimensionamento dell'economia di una Regione che, nonostante rappresenti quasi il 9% della popolazione nazionale residente, offre un apporto in termini di contributo al PIL del Paese molto più contenuto, nell'ordine del 5,8%.

2. Alla formazione del dato complessivo contribuiscono in misura assai differenti tra loro i diversi comparti produttivi dell'agricoltura regionale.

Il comparto cerealicolo siciliano risulta caratterizzato dalla presenza quasi esclusiva del frumento duro, che interessa una quota consistente delle superfici destinate a seminativo (32%) nelle aree interne dell'Isola, costituendo l'unica fonte di reddito agricolo in ampi comprensori.

Con riferimento alla campagna del 2000 le produzioni comprensive di grano duro (pari al 15% della produzione nazionale) sono sensibilmente aumentate (più 39%) rispetto all'annata precedente, passando da 5,4 a 7,5 milioni di quintali, per effetto del favorevole andamento meteorico e pluviometrico dei mesi primaverili.

Le colture arboree costituite da frutteti, mandorleti, noccioletti, pistacchietti e più recentemente dal fico d'india interessano circa l'11% dell'intero territorio (275.000 ettari).

Per quanto riguarda la frutta secca è appena il caso di sottolineare che la produzione di mandorle rappresenta il 57% della produzione nazionale e la produzione di carrube il 93%.

Il comparto olivicolo interessa oggi circa l'8% del territorio regionale, con una produzione di olio che si aggira mediamente intorno a 500.000 quintali, pari all'1% della produzione nazionale.

Nella filiera olivicola è in corso un graduale processo evolutivo che sta spingendo diverse aziende ad abbandonare la produzione e commercializzazione dell'olio sfuso per investire sul prodotto imbottigliato, che incorpora la quota più consistente di valore aggiunto.

Il numero delle imprese imbottigliatrici è salito nell'ultimo anno a 279, erano 216 l'anno scorso, 137 nel 2000. Diverse imprese utilizzano una produzione oleicola ottenuta con metodo biologico.

Va ricordata anche l'interessante produzione di olive da mensa. La nocellara del Belice è l'unica oliva che si può pregiare del marchio DOC.

I vigneti per uva da vino interessano una superficie di oltre il 5% del territorio, con una produzione di vino che si aggira intorno ai 5.000.000 di litri, di cui però appena il 10% viene imbottigliato da circa 160 aziende per oltre 900 etichette.

I vigneti per uva da tavola, la cui maturazione viene ritardata con particolari accorgimenti tecnici per ragioni di mercato, interes-

sano una superficie pari all'1% di quella regionale e una produzione di circa 3 milioni di quintali, pari al 25% di quella nazionale.

Gli agrumi, che interessano una superficie pari a circa il 5% della superficie regionale, concorrono alla produzione nazionale con una quota pari al 56%, interessando la produzione di 116.000 ettari di superficie e 73.000 aziende. Il comparto agrumicolo ha attraversato negli ultimi anni, e continua ad attraversare, uno dei periodi più difficili della sua lunga storia in Sicilia, connesso alle difficoltà che le imprese commerciali incontrano nella vendita, sulle principali piazze nazionali ed estere, per effetto della crescente competizione esercitata dagli altri paesi produttivi dell'UE (soprattutto Spagna, ma anche Grecia e Portogallo) e dai paesi del Bacino del Mediterraneo, con i quali sono stati stipulati accordi preferenziali che consentono l'importazione degli agrumi a dazi pressoché nulli.

Tale crisi trae origine, da un lato, dalla limitata capacità competitiva dell'agrumicoltura italiana, sostanzialmente contraddistinta da costi sensibilmente superiori rispetto a quelli degli altri competitori, e dall'altro, dalla ridotta capacità degli operatori della filiera di valorizzare le produzioni tipiche del territorio regionale (arance pigmentate); il tutto è aggravato dalla incapacità dei produttori di innescare processi di valorizzazione della produzione come i Consorzi per la tutela della qualità e di attivare le conseguenti azioni, come la concentrazione del prodotto e i relativi interventi di marketing, pur in presenza di un intervento pubblico orientato a supportare reali politiche di valorizzazione delle produzioni agrumicole siciliane.

Le colture orticole di pieno campo riguardano principalmente il pomodoro, il carciofo, le patate, le melanzane ed i peperoni. Interessano una superficie complessiva di circa 26.000 ettari ed una produzione che si attesta intorno ai 5 milioni di quintali.

Di rilievo la produzione di pomodoro prodotto in serra, che rappresenta oltre il 50% della produzione nazionale, mentre il prodotto ottenuto in pien'aria rappresenta appena il 4%.

La produzione di carciofi si attesta intorno al 27% della produzione nazionale e quella di melanzane e peperoni concorre alla

produzione nazionale rispettivamente con il 28% e con il 25% e la produzione di carote con il 36%.

Altro settore in netta espansione in Sicilia è quello florovivaiistico. In tale comparto la Sicilia rappresenta, dopo la Liguria, il principale bacino di autoapprovvigionamento dell'Italia.

Infine nel comparto zootecnico gli allevamenti contribuiscono con una quota pari al 6%. In particolare i caprini incidono per il 16%, gli ovini per il 15% e i bovini per l'8%. Allevamenti di minore importanza sono rappresentati da suini, equini, ovicoli, etc. Tra le produzioni di carni tipiche vanno ricordate il suino nero dei Nebrodi, il salame di Sant'Angelo di Brolo, il salame di Chiaramonte. Nel settore caseario vanno ricordati i prodotti ottenuti con latte di pecora, (pecorino siciliano pepato, piacentino, maiorchino e ricotta infornata, salata e canestrata), i prodotti ottenuti con latte vaccino (caciocavallo ragusano, palermitano, provola ragusana, provola dei Nebrodi) ed i prodotti ottenuti con latte misto di vacca e di pecora (canestrato siciliano, tuma siciliana). Una menzione a parte merita la *vastedda* della Valle del Belice. Si tratta di un formaggio unico in Europa nel suo genere: una pasta filata ottenuta dal latte di pecora, dal colore bianco e dal sapore leggermente acidulo, caseificata durante i mesi estivi dal latte della pecora omonima. Di forma piccola e delicata, simile a una focaccina, la *vastedda* va consumata fresca poiché non si presta alla stagionatura.

Dimensioni significative comincia ad assumere il settore delle produzioni biologiche che sembrano in grado di fornire una risposta in linea con le attese della domanda, rivelandosi in molti casi una scommessa vincente dal punto di vista commerciale, tenendo conto dei mutamenti occorsi nelle abitudini di acquisto e di consumo dei prodotti alimentari, dove i consumatori dimostrano un'attenzione e gradimento crescenti nei confronti di prodotti contraddistinti da requisiti garantiti di genuinità, igiene e qualità. La Sicilia, secondo i dati BIOBANK, rappresenta la prima Regione d'Italia per produttori (9.434), la seconda per superficie, dietro la Sardegna (142.966 ettari SAU, pari al 9,4% dell'intera superficie agricola) ma è soltanto sesta per numero di imprese dedite alla tra-

sformazione (66) che sono quelle che si appropriano della parte più cospicua del valore aggiunto di filiera.

3. Quanto sin qui detto evidenzia una importanza non trascurabile del settore primario nell'ambito del sistema economico siciliano.

L'incidenza del sistema agricolo in Sicilia, in termini di PLV, sul valore del prodotto interno lordo (PIL) regionale è pari al 6,9% (fonte NOMISMA).

La posizione geografica della Sicilia rappresenta allo stesso tempo un fattore di vantaggio relativo, per la presenza di elementi di naturalità e di valenza paesaggistica unici nel quadro nazionale, ma è anche uno dei principali punti di debolezza per la perifericità dell'Isola, aggravata dalla scarsa efficienza e dall'elevato costo dei trasporti anche all'interno della stessa Regione. D'altra parte, per garantire la distribuzione dei prodotti agricoli, occorre effettuare il trasferimento dalle zone di produzione a quelle di consumo.

Questa fase, che implica una serie complessa di operazioni fisiche e transazioni economiche finalizzate alla valorizzazione della produzione, rappresenta uno dei principali snodi della commercializzazione dei prodotti agricoli. Nel corso degli anni, la distribuzione ha assunto un ruolo sempre più importante e strategico per una adeguata collocazione del prodotto. Questo è stato favorito dall'evoluzione dei mercati finali e in particolare dallo sviluppo della grande distribuzione e della ristorazione collettiva che, per la sempre maggiore richiesta di servizi incorporati nel prodotto, hanno determinato lo sviluppo delle attività logistiche.

La definizione di un sistema-qualità per i prodotti agro-alimentari, in particolare per gli ortofrutticoli freschi, non può prescindere dalle conoscenze logistiche che consentono di seguire i flussi di prodotti nelle fasi di stoccaggio e distribuzione.

Per molti prodotti ortofrutticoli, caratterizzati dai valori unitari bassi, i costi logistici concorrono alla definizione del prezzo di vendita per una quota rilevante. Risulta quindi essenziale trovare un giusto equilibrio tra questa componente di costo e il livello di ser-

vizio offerto. La competitività tra gli operatori, in altri termini, non si limita al prezzo e alla qualità intrinseca del prodotto, ma anche all'efficienza della logistica.

Per gli ortofrutticoli freschi, tra i diversi costi logistici, quello dei trasporti è sicuramente quello che ha la maggiore incidenza. Tale costo non è in funzione diretta della distanza, ma meno che proporzionale, in quanto comprende sia costi fissi del mezzo di trasporto, sia le spese di imballaggio, carico e scarico, che sono indipendenti dalla lunghezza del tragitto.

I costi di trasporto variano anche in funzione del tipo di mezzo di trasporto scelto (gomma, nave, treno) e in questo ambito secondo la capacità totale.

4. In Italia l'organizzazione del trasporto merci risente di alcune importanti carenze che ne condizionano enormemente economicità ed efficienza. Si è di fronte a notevoli problemi strutturali, mancanza di equilibrio tra i diversi modi di trasporto, incapacità delle aziende di organizzarsi e gestirsi in modo manageriale ed inadeguatezza della legislazione nazionale in materia. Tutto ciò si traduce in incremento dei costi e perdita di competitività. Il sistema di trasporto di merci nel nostro Paese è fondato su piccolissime imprese (più del 90% del totale hanno un unico mezzo a disposizione).

La maggior parte dei trasferimenti viene servita dal gomma: i trasporti delle merci oltre i 50 Km sono effettuati per circa il 62% su gomma, il 19% per mare e il 12% su rotaia, il resto viaggia in aereo. Il trasporto su strada non solo rappresenta il mezzo più usato, ma ha acquistato importanza crescente in questi ultimi venti anni. Per i prodotti deperibili in genere e ortofrutticoli in particolare, il trasporto su gomma diventa ancor più rilevante, lasciando agli altri mezzi quote del tutto irrilevanti.

Tale situazione appare poco coerente in considerazione della disposizione longitudinale del nostro Paese e quindi l'elevata distanza che i prodotti devono percorrere. Questo avrebbe dovuto favorire lo sviluppo del trasporto su rotaia. Anche i trasferimenti via

mare, considerando l'orografia del nostro Paese, risultano utilizzati ben al di sotto delle loro possibilità.

Diverse sono le cause che hanno favorito l'affermarsi dei trasporti stradali. Innanzitutto la scarsa fiducia delle aziende nel sistema ferroviario nazionale, sia per i tempi di percorrenza che per la scarsa affidabilità. Il trasporto su gomma, invece, offre garanzie di flessibilità e rapidità delle consegne, consentendo di mantenere elevato il livello del servizio verso i clienti.

È possibile effettuare consegne “porta a porta”, senza vincoli di orario o di itinerario, evitando eventuali “rotture di carico”, particolarmente dannose per i prodotti deperibili, mentre con il trasporto via mare o su rotaia è comunque necessario abbinare un tratto su camion. I vantaggi del trasporto su gomma hanno assunto particolare rilievo nel settore dell'ortofrutta grazie alla sempre maggiore importanza assunta dalle vendite “fuori mercato”.

Questo canale commerciale comporta il mancato transito delle merci attraverso i mercati generali con un collegamento diretto tra i centri di carico e quelli di vendita finale. Lo sviluppo del “fuori mercato” è stato determinato dall'accresciuto peso della grande distribuzione e del *catering*. Il trasporto su gomma tuttavia presenta delle gravi inefficienze. Innanzitutto risulta essere il più costoso: il consumo energetico per unità trasportata è circa quattro volte più elevato di quello delle ferrovie e di due volte rispetto al cabotaggio. È necessario considerare anche i maggiori costi sostenuti dalla collettività, in termini di congestione del sistema viario e dell'usura del manto stradale. Non bisogna inoltre trascurare le problematiche sempre più attuali relative al maggior impatto ambientale del trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia, che ha generato numerose dispute con i paesi confinanti, come l'Austria, portando spesso al blocco delle merci alle frontiere.

5. Volendosi soffermare, a titolo esemplificativo, ma emblematico, alle problematiche relative alla logistica concernente gli agrumi, occorre rilevare che nell'analisi della distribuzione di questi prodotti va considerata la notevole distanza esistente tra i luoghi

di produzione e quelli di maggior consumo e l'elevata incidenza del costo del trasporto in relazione al valore prodotto. È quindi importante, ai fini di una ottimizzazione economica della logistica, definire il livello di servizio da offrire alla propria clientela in termini di quantità, qualità e frequenza delle consegne.

La prima attività da considerare è quella dell'imballaggio delle confezioni da trasportare. Questa operazione è indispensabile al fine di:

- rendere più agevoli le operazioni di movimentazione durante la fase di carico e scarico;
- assicurare l'integrità del prodotto e delle confezioni durante il trasporto;
- evitare spostamenti del carico durante il trasporto con conseguente pericolo di incidenti.

Nella prevalenza dei casi, le cassette di dimensioni standard, vengono opportunamente impilate su *pallets* “a perdere” e legate da sottili reti di plastica apposte con gli “avvolgipallets” o con altri sistemi di legatura.

In alcuni casi, invece, il prodotto viene trasportato sfuso nei *bins* per poi subire una seconda lavorazione o per essere posto direttamente in vendita presso la grande distribuzione. Questa soluzione presenta il grosso inconveniente della restituzione dei *bins* nelle zone di produzione e non consente quindi di poter effettuare dei trasporti di “recupero”, aumentando così i costi di trasporto unitari. La vita commerciale del prodotto confezionato è, in generale, inferiore rispetto a quello sfuso, in quanto l'eliminazione di singoli frutti deteriorati impone la rottura della confezione. I punti vendita tendono quindi ad effettuare degli ordini di prodotto confezionato di ridotte quantità, ma con una frequenza elevata (giornaliera) in modo da ridurre al massimo le giacenze.

Un livello di servizio così elevato può essere quindi garantito solo da operatori che confezionano il prodotto non troppo lontano dai centri di distribuzione e di vendita della moderna distribuzione.

Il trasporto del prodotto avviene quasi esclusivamente su gomma, utilizzando prevalentemente automezzi coibentati che consentono il mantenimento delle temperature intorno ai valori ottima-

li. Nel periodo invernale l'uso di tali mezzi è indispensabile, in quanto sono frequenti i casi in cui la temperatura esterna scende al di sotto dello zero, determinando il congelamento della polpa e rendendo il prodotto non commercializzabile.

6. Passando ora alla situazione della distribuzione in Sicilia, quest'ultima è caratterizzata, come già detto, da scarsa efficienza ed elevato costo. Infatti, i collegamenti, basati essenzialmente sul trasporto gommato, risultano carenti per l'inefficienza della rete viaria, al di sotto degli standard europei. Del resto, l'alternativa del trasporto su rotaia non risulta praticabile, a causa dell'obsolescenza della rete ferroviaria, caratterizzata da lunghi tempi di percorrenza, non compatibili con l'esigenza di preservare il livello qualitativo dei prodotti agricoli.

Appare particolarmente rilevante perseguire la più ampia "accessibilità" ai fini della promozione e dello sviluppo di attività economiche, nel pieno rispetto della "sostenibilità" degli interventi. Solo l'equilibrio e la complementarietà tra "accessibilità" e "sostenibilità" può garantire adeguati livelli globali di servizio in termini qualitativi e quantitativi.

La domanda di trasporto, soprattutto nelle zone potenzialmente orientate alla valorizzazione delle proprie risorse e allo sviluppo del mercato, cresce in misura più che proporzionale rispetto al prodotto interno lordo: proprio per questo risulta inopportuno attuare politiche di contenimento della domanda di trasporto, mentre occorre ottimizzare le relazioni economiche attraverso una redistribuzione fra più modalità complementari della domanda di trasporto.

Obiettivo fondamentale delle politiche dei trasporti è la creazione di condizioni idonee alla promozione ed alla localizzazione di nuove iniziative agricole ed agroalimentari. Ciò si ottiene aumentando e valorizzando i fattori di attrattività di iniziative produttive nelle aree in ritardo di sviluppo. In altri termini occorre, da una parte, migliorare la dotazione infrastrutturale, e, dall'altra, creare i presupposti per il reperimento delle necessarie risorse professionali nel bacino territoriale.

Gli obiettivi specifici consistono nel migliorare le comunicazioni fisiche del sistema di trasporto e le condizioni di sicurezza dei trasporti e la congestione del traffico: ciò significa innanzi tutto diminuire i tempi di trasporto e consentire, soprattutto a prodotti ortofrutticoli freschi, al pane industriale (es. Valdittaino), la cui *shelf-life* (letteralmente scaffabilità del prodotto) è limitata a pochi giorni, la possibilità di nuovi sbocchi di mercato.

Lo sviluppo di una nuova domanda di trasporto e la riorganizzazione e potenziamento infrastrutturale dovranno comunque rispondere ad obiettivi di carattere ambientale generali (ad esempio gli impegni alla riduzione di CO₂ fissati a Kyoto) e locale (gli standard nazionali ed europei di qualità dell'aria e dell'ambiente acustico). Di pari importanza, al livello di obiettivi specifici, appare la valorizzazione delle risorse interne, attraverso il sostegno ad un "modello meridionale", in termini socio-economici (artigianato, piccole imprese, servizi) come in termini di risorse storiche, artistiche e naturali.

7. I principali elementi di crisi del sistema attuale dei trasporti possono essere ricondotti a due fattori determinanti, differenti per caratteristiche ed intensità nelle diverse aree del Paese: la congestione ed i bassi livelli di qualità dei servizi e di accessibilità.

Fenomeni di congestione sono presenti prevalentemente nelle regioni del Centro-Nord; nelle regioni del Sud tali fenomeni si verificano quasi esclusivamente nelle grandi aree urbane e metropolitane e lungo alcune direttrici.

Bassi livelli di accessibilità, collegati alla qualità dei servizi di trasporto e delle infrastrutture e lungo alcune direttrici che li consentono, sono invece presenti soprattutto nelle regioni del Mezzogiorno.

Entrambi i fenomeni costituiscono un freno allo sviluppo sociale ed economico:

- al Nord, la congestione nelle reti di trasporto costituisce un costo aggiuntivo per l'economia: la richiesta di nuove migliori facilitazioni di trasporto si motiva con la necessità di assicurare al

sistema produttivo il mantenimento degli elevati gradi di competitività acquisiti sui mercati nazionali ed internazionali;

- al Sud, la bassa entità dei flussi di traffico potrebbe a prima vista non giustificare le istanze di nuovi interventi infrastrutturali. Il potenziamento del sistema dei trasporti è tuttavia richiesto dalla necessità di aprire il Mezzogiorno e l'Italia ai traffici internazionali e di stimolare nuovi insediamenti.

La presenza di un efficiente sistema dei trasporti non costituisce, di per sé, condizione sufficiente per l'innescare di fenomeni di sviluppo economico; tuttavia tale efficienza costituisce una delle precondizioni necessarie ad avviare e supportare lo sviluppo. Per queste ragioni le priorità di investimento nel Mezzogiorno dovranno essere individuate tenendo conto della natura e della entità della domanda di trasporto, che potrà derivare dagli indirizzi globali di politica di sviluppo economico adottati per quest'area del Paese.

Altri elementi di crisi del sistema dei trasporti sono rappresentati da:

- mancanza di collegamento all'interno delle singole reti a basso grado di integrazione tra le diverse modalità, anche per la carenza di strutture logistiche;

- inefficienze nell'uso della offerta di trasporto, che vede una prevalenza del trasporto stradale anche su relazioni per le quali sussistono le condizioni per la competitività di altre modalità di trasporto (ferro, mare) ed una sottoutilizzazione della capacità di offerta del trasporto stradale stesso (alte quote di viaggi a vuoto);

- bassi livelli di affidabilità del sistema, riconducibili sia a cause strutturali (mancanza di "ridondanza" nei sistemi, cioè mancanza di alternative modali o di percorso), sia a problemi di conflittualità nelle relazioni industriali;

- elevata incidentalità nel trasporto stradale;

- impatti sull'ambiente ed elevati consumi energetici.

Il confronto con altri Paesi dell'Unione Europea mostra come la spesa pubblica nel settore dei trasporti non sia, nel complesso, inferiore: tuttavia la dotazione infrastrutturale che ne è risultata è ancora insufficiente. Esaminando in particolare le varie modalità, nel Nord e nel Centro vi è stata una maggiore rilevanza degli investi-

menti in opere ferroviarie ed aeroportuali (negli ultimi 25 anni, rispettivamente, il 30 ed il 25% degli investimenti totali in *loco*, mentre nel Sud sono risultate rispettivamente del 19 e del 7%). Nel Sud sono stati invece privilegiati investimenti in opere stradali (60%) e portuali (13%).

La diversa distribuzione della spesa per modalità di trasporto tra il Nord, il Centro ed il Sud, si è tradotta in una diversa dotazione e qualità delle infrastrutture, comunque inferiori nel Meridione.

8. Premesso quanto sopra, il Mezzogiorno d'Italia, geograficamente posto al centro del Mediterraneo, deve essere considerato sia come valore "interno", cioè come un insieme di risorse presenti sul territorio, sia come valore "esterno", ossia come area di transito e di riferimento per l'intero Bacino del Mediterraneo e, in particolare, come confine dell'Unione Europea nelle relazioni con il continente africano e con i paesi dell'Europa Sud-orientale e del Medio Oriente.

Una continua evoluzione nell'approccio metodologico afferente le reti di trasporto impone più approfondite riflessioni sul fatto che il Mezzogiorno d'Italia sta perdendo progressivamente le caratteristiche territoriali di area periferica ed assumendo, di contro, capacità di rappresentare un importante corridoio di transito da e per il resto d'Europa. Ciò comporta, evidentemente, la necessità di valutare, anche in un'ottica di rapporto costo/efficacia e costo/beneficio, l'esistenza, da un lato, di "colli di bottiglia" e, dall'altro, la mancanza di assi portanti nel traffico commerciale carenti lungo la rete. Devono inoltre evitarsi i dannosissimi fenomeni di congestionamento in corrispondenza dei nodi di transito rappresentati principalmente da città, punti di scambio, aree industriali ed aree a potenziale sviluppo turistico.

Le azioni prioritarie per l'intervento delle infrastrutture devono prevedere:

- l'innovazione dei metodi gestionali. Tale azione comporta, da un lato, il miglioramento e la corretta manutenzione e gestione delle infrastrutture fisiche e, dall'altro, che sia accresciuta la capacità di servizio delle opere. Tale ultimo aspetto può comportare

sia un aumento della domanda sia una sua diversificazione in termini modali, sia una maggiore soddisfazione dell'utenza in relazione alla qualità dei servizi offerti.

- La produzione di infrastrutture secondarie connesse alle infrastrutture principali. Nel caso delle infrastrutture a rete, questa azione comporta la “derivazione” dalla rete principale di nuove forme di “innervazione” del territorio, in modo che il traffico possa più agevolmente e più direttamente raggiungere tutte le destinazioni, nel massimo rispetto dei vincoli ambientali tipici dei nodi. Ciò significa, inoltre, che le reti nel loro complesso non possono essere immaginate solo come sistema di collegamento tra i nodi principali, ma debbono assumere, come scopo assolutamente necessario, il conseguimento di obiettivi più articolati, più diffusi ed in grado di coinvolgere utenze più vaste, sia in termini numerici che distinte per attività.

- La connessione delle infrastrutture sia vecchie che nuove con quelle attività economiche che traggono grande utilità dall'uso delle infrastrutture stesse. Tale obiettivo può essere raggiunto in modi estremamente articolati, quali la costruzione di nuove infrastrutture in funzione della domanda, l'incentivazione di sistemi integrati di attività in funzione dell'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, la riqualificazione sia in termini fisici che funzionali delle infrastrutture esistenti in funzione di una precisa domanda di trasporto proveniente dagli operatori economici, una sostanziale fluidificazione del traffico attraverso l'uso di tecnologie avanzate e l'implementazione di sistemi logistici afferenti.

- La flessibilità d'uso come risposta all'incertezza. In un quadro caratterizzato da forti incertezze occorrerà adottare criteri che privilegino infrastrutture “multiscopo” realizzabili in modo “flessibile” ovvero infrastrutture adatte a molteplici finalizzazioni, in grado di sostenere tipi di traffico diversi, realizzabili per fasi funzionali, ciascuna valutata nei suoi rendimenti e nelle sue prestazioni.

Per perseguire l'obiettivo di garantire servizi fungibili, integrati, diffusi territorialmente, accessibili economicamente, si dovranno disegnare le linee portanti di un progetto di rete nella quale

confluiscono più modalità di trasporto (mare, ferro, aria, gomma), con le seguenti finalità:

- il riequilibrio modale, con priorità per il trasporto sull'acqua, poi per quello su ferro ed infine per la gomma;
- la creazione di un sistema integrato fra le varie tipologie di trasporto legate da una logica di federaggio;
- il riequilibrio territoriale, allo scopo di invertire la marginalizzazione del Mezzogiorno, tenuto conto, tra l'altro, delle grandi opportunità derivanti dallo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo;
- lo sviluppo della logistica dei trasporti, seppure non strettamente collegato alle infrastrutture, in modo da consentire una grande evoluzione dei processi produttivi e distributivi, rafforzando così la complessiva ottica di rete, da intendersi sia in termini fisici che in termini di comunicazione;
- la minimizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali, con la massima riutilizzazione dei tracciati esistenti e con intervento prioritario sulla chiusura delle maglie;
- il rispetto degli equilibri naturalistici e ambientali.

Nelle regioni meridionali, un eccesso generalizzato di offerta di porti commerciali e aeroporti per voli di linea consiglia di valutare con particolare cautela proposte di nuovi terminali portuali e aeroportuali.

Per quanto riguarda il potenziamento e lo sviluppo di funzioni di terminali portuali esistenti, va attentamente verificata l'espansione complessiva di capacità dell'intero sistema portuale.

In generale si riscontra una carenza di infrastrutture e terminali logistici nelle regioni meridionali: centri merci intermodali, piattaforme logistiche, terminali cargo negli aeroporti.

Sono anche carenti nel Mezzogiorno i collegamenti stradali e ferroviari di nodi e terminali (porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, centri merci, terminali intermodali e interporti) con le reti di livello nazionale.

9. Le finalità cui un sistema integrato per la gestione della logistica deve rispondere si sostanziano nel controllo del flusso di merci e persone, in un maggior snellimento della loro movimenta-

zione nonché nell'ottimizzazione di tempi e risorse impiegate e, ancora, nell'offerta di un servizio migliore e meno costoso nel rispetto dell'ambiente naturale.

L'idea progettuale alla base della proposta è volta a definire e realizzare una rete telematica per la gestione integrata della logistica, finalizzata alla movimentazione di merci e persone su ogni sistema modale.

I nodi di questa rete fissa vanno identificati negli interporti, nei porti, nei terminal ferroviari e aeroportuali i quali, se interconnessi, sono in grado di offrire servizi di logistica ad elevato valore aggiunto per gli operatori del settore.

L'identificazione delle aree di competenza di ogni nodo logistico e la condivisione delle informazioni sono fondamentali per ottenere alti livelli di efficienza del sistema.

Infatti, l'efficacia economico-organizzativa che è possibile raggiungere attraverso tale sistema è direttamente proporzionale al coinvolgimento e alla familiarità degli operatori, sia nel ruolo di utenti del servizio, sia e soprattutto nel ruolo di fornitori.

In proposito è possibile individuare alcuni potenziali obiettivi quali:

- ottimizzazione delle attività di carico e scarico merci e delle relative pianificazioni temporali;
- *tracking* dei veicoli in ingresso e in uscita dal nodo logistico;
- gestione logistica delle flotte;
- archiviazione automatica dei dati relativi alle spedizioni.

Specificatamente per il trasporto su rotaia è possibile definire ed implementare un sistema centralizzato per la gestione di aspetti peculiari inerenti il trasporto merci/passeggeri.

10. Per quanto concerne i trasporti, la Sicilia sconta un'arretratezza generale del sistema trasportistico, ulteriormente aggravata dall'insularità e dalla marginalità geografica.

Tale situazione risulta di detrimento per l'intero sistema produttivo, fortemente penalizzato dall'insufficienza della rete ferroviaria, dal mancato completamento dell'anello autostradale, dalla portualità inadeguata: tutto ciò comporta maggiori costi per le imprese siciliane che puntano all'esportazione, ma anche un appesantimento degli oneri per l'approvvigionamento di materie prime. Con riferimento poi alla logistica integrata, mancano del tutto gli interporti, con la conseguente difficoltà di realizzare l'intermodalità, mentre continua ad essere scarso il traffico containers per i porti isolani.

Il 90% del tracciato ferroviario è ancora a binario unico (meno di 150 Km di raddoppi già funzionanti su circa 1500 Km di rete), l'intera area sud-orientale, da Siracusa fino ad Agrigento, è emarginata perché mancano sia un sistema viario adeguato, che una ferrovia moderna ed efficiente.

Fortemente critica è la situazione della portualità, nella quale l'assenza di specializzazione, la carenza di raccordi ferroviari e stradali, l'incapacità di programmazione, non consentono di raccogliere i frutti di un significativo rilancio dei traffici merci, ma anche della ripresa del movimento crocieristico del Mediterraneo.

Stentano ad essere avviati i cantieri per l'utilizzo degli importanti investimenti destinati ad ammodernare e rendere più efficienti e sicuri gli aeroporti di Palermo e Catania, appare sottoutilizzato Trapani-Birgi, resta ancora a livello di idea-progetto la riapertura dell'aeroporto Magliocco di Comiso, versano in situazione di precarietà logistica ed organizzativa le strutture aeroportuali di Lampedusa e Pantelleria.

Nonostante questo quadro critico, notevoli risultano le potenzialità di sviluppo, anche in ragione del fatto che la politica dell'U.E. di apertura ai paesi terzi del Mediterraneo assegna alla Sicilia un ruolo fondamentale di ponte politico, economico e culturale all'interno di un'area che assumerà un ruolo strategico per la stessa salvaguardia della pace nel continente europeo.

Per altro, le tendenze in atto nel comparto turistico dimostrano che è in espansione il segmento relativo alla nautica da diporto: per intercettare un *target* turistico di particolare rilievo qualitativo e

quantitativo, è indispensabile puntare ad un significativo incremento ed alla specializzazione della portualità minore.

I fabbisogni del settore trasportistico sono di notevole rilievo e possono essere riferiti prioritariamente:

- alla necessità di una modernizzazione complessiva delle infrastrutture per rendere più veloce l'accesso all'Isola dall'Europa;
- al miglioramento dei collegamenti con il Mediterraneo;
- al miglioramento della mobilità nelle città metropolitane;
- alla necessità di modernizzare i collegamenti tra i nodi urbani e tra questi e le aree dell'entroterra in un'ottica di riequilibrio territoriale delle zone interne, tramite una loro più efficace integrazione con il contorno infrastrutturale più evoluto.

Gli obiettivi da conseguire consistono in:

- miglioramento della connettività interna al territorio regionale a scala sia di area vasta (collegamenti infra ed interprovinciali) che di sistemi urbani, con particolare riferimento agli ambiti metropolitani di Palermo, Catania e Messina;
- relazioni tra la Sicilia, il resto del Paese ed il continente europeo, con l'obiettivo di migliorare il grado di accessibilità da e per l'Isola;
- riqualificazione della posizione baricentrica delle Sicilia nel Bacino del Mediterraneo, con l'ampia gamma di proiezioni economico-produttive da rivalorizzare in senso longitudinale (Est-Ovest) e Sud con i Paesi transfrontalieri del continente africano.

Ciascuno dei tre livelli enumerati richiede una politica di investimenti mirati.

Il miglioramento della connettività interna comporta le declinazione di interventi nel campo della mobilità viaria, ferroviaria e dell'intermodalità.

Le tradizionali relazioni lungo l'asse Nord-Sud comporteranno anch'esse interventi migliorativi per la mobilità lungo la direttrice del corridoio plurimodale tirrenico-ionico. Particolare atten-

zione viene, altresì, accordata ai sistemi di trasporto marittimo ed aereo per le economie in termini di costo del trasporto e di rapidità dei collegamenti che ne scaturisce.

Analoghe prospettazioni vengono attribuite alla dimensione euromediterranea che una migliore fruizione dei collegamenti marittimi ed aerei possono dare alla Sicilia.

Le linee di intervento devono pertanto essere indirizzate a conseguire:

- miglioramento della rete viaria di collegamento tra i nodi urbani;
- completamento del sistema autostradale riferito al corridoio plurimodale tirrenico-ionico;
- completamento del raddoppio delle dorsali ferroviarie del corridoio plurimodale tirrenico-ionico;
- potenziamento infrastrutturale ed ottimizzazione della logistica del sistema aeroportuale;
- potenziamento infrastrutturale ed ottimizzazione della logistica e dei servizi del sistema portuale;
- potenziamento infrastrutturale ed ottimizzazione dell'intermodalità.

11. Obiettivi e linee di intervento delineate si concretizzano nella strategia generale dell'asse 6 "Reti e nodi di servizio" del POR Sicilia 2000-2006 che, in un quadro di sostenibilità ambientale, prevede di modernizzare, completare e riorganizzare i collegamenti materiali (di trasporto: strade, ferrovie, porti, piattaforme logistiche, vie del mare) ed immateriali necessari per lo sviluppo, il consolidamento delle iniziative imprenditoriali sul territorio, la valorizzazione dei fattori di competitività.

Per i collegamenti immateriali: sviluppare il ricorso a reti telematiche così come le esportazioni e le interrelazioni con altre realtà, sia in campo economico che culturale.

Per i trasporti la strategia individuata è incentrata sulla tripla esigenza di:

- realizzare, attraverso i collegamenti a lunga distanza, una riduzione degli effetti della marginalità spazio-temporale derivante

dalla collocazione geografica della Sicilia, esaltandone viceversa le possibilità di inserzione nei grandi traffici mediterranei;

- riequilibrare la distribuzione territoriale dell'attività all'interno dell'Isola facilitando, con il miglioramento delle condizioni per la mobilità di merci e persone, lo sviluppo delle vocazioni e degli insediamenti produttivi, specie delle zone interne;

- assicurare, per mezzo di opportune forme di accessibilità, lo svolgimento delle funzioni proprie delle aree metropolitane, favorendo i traffici pendolari ed i collegamenti con i poli terminali (portuali, aeroportuali e ferroviari).

Il conseguimento di tali finalità comporta un insieme di interventi coordinati sul sistema viario, sul sistema ferroviario, sul sistema portuale e aeroportuale, stabilendo ruoli e funzioni specifiche e realizzando una rete di strutture intermodali per ottimizzare sia l'utilizzazione dei trasporti combinati che l'uso dell'intermodalità nella raccolta e distribuzione delle merci.

La realizzazione di un sistema logistico spazialmente distribuito, necessario, da un canto, per attivare un sistema di trasporto basato sull'intermodalità e adeguato, dall'altro, alla consistenza dei flussi di merci destinati a un transito dalle aree regionali, assume funzione strategica per lo sviluppo economico della Sicilia.

In tale contesto, gli strumenti della nuova programmazione negoziata e del quadro comunitario di sostegno (QCS), i nuovi fondi strutturali per il periodo 2000-2006, rappresentano una occasione importante per il comparto agricolo.

Il programma operativo regionale (POR) con riferimento alle misure d'interesse agricolo (FEOGA) e della pesca (SFOP) prevede un investimento totale (tra i finanziamenti pubblici e le risorse private) pari a 3.700 miliardi di vecchie lire, cui si aggiungono gli oltre 1.000 miliardi del piano di sviluppo rurale (PSR), integrati da oltre 350 miliardi di vecchie lire messi a disposizione dalla Regione e i circa 130 del *Leader Plus*.

Il governo centrale ha inoltre confermato, nella finanziaria 2001, l'impegno a sostenere le iniziative imprenditoriali contenute nei 25 patti territoriali specializzati per l'agricoltura e la pesca, che propongono 1280 progetti d'impresa per un investimento compless-

sivo di 1205 miliardi (di cui 779,3 la quota pubblica) con ricadute occupazionali valutate in 9.000 nuovi occupati.

È ovviamente fondamentale continuare a percorrere con costanza la strada, già in parte intrapresa, che conduce verso produzioni di qualità, contraddistinte da denominazione d'origine, e verso una struttura dell'offerta meno frammentata, che ponga gli imprenditori agricoli nelle condizioni di negoziare su un piano di sostanziale equilibrio con le strutture della grande distribuzione organizzata, sempre più sensibile alla crescente propensione dei consumatori a prediligere prodotti sicuri e garantiti, con la certezza di potere disporre di un sistema di trasporto efficiente ed efficace.

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Ringrazio l'avv. Crosta che conferma, ancora di più, la necessità di accelerare i tempi per risolvere alcune questioni, trasporto compreso, che incidono in maniera decisiva sul grado di competitività di un settore che, stando ai dati, ha – in termini quantitativi – un peso rilevante sull'economia siciliana.

Questo è uno degli aspetti emblematici di quanto ritardo si sia accumulato rispetto al formarsi di una domanda di tipo logistico, che oggi sollecita un'adeguata risposta da parte dell'impresa logistica.

Detto ciò, passiamo la parola al dott. Porretto, che svolgerà la relazione conclusiva di questa prima sessione. Il dott. Porretto non era presente quando ho detto che la logistica nasce dalla domanda del mondo produttivo, includendo in quest'ultimo anche il settore turistico. Il turismo, oggi più che mai, ha bisogno di adottare nella gestione dei servizi i sistemi propri della logistica e di avvalersi di infrastrutture che talvolta, purtroppo, non ci sono.

